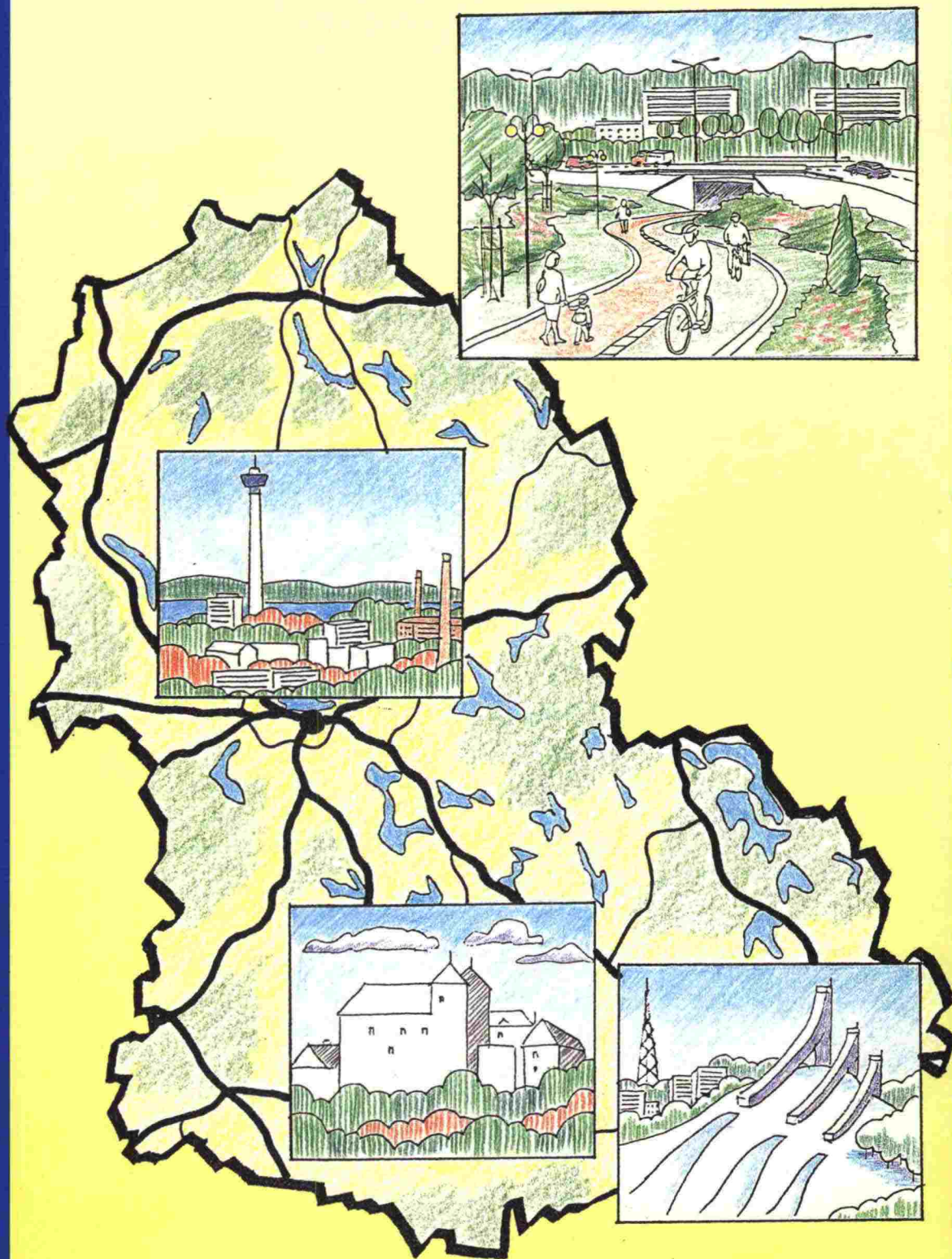




Tielaitos
Hämeen tiepiiri

TIENPIDON TOIMINTALINJAT

1996 - 2005



Tampere 1996

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE

TIIVISTELMÄ

1. TOIMINTAYMPÄRISTÖ

2. MAAKUNTIEN ERITYISPIIRTEET JA TAVOITTEET

- 2.1 MAAKUNTIEN KUVAUS
- 2.2 MAAKUNTIEN TIEVERKKOJEN KEHITTÄMIS-STRATEGIAT
- 2.3 MAAKUNTIEN TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT

3. VALTAKUNNALLISET TIENPIDON TOIMINTALINJAT

- 3.1 YLEISTÄ
- 3.2 TOIMINTAA OHJAAVAT SUUNNITELMAT
- 3.3 TIENPIDON TAVOITTEET
- 3.4 TIENPIDON RAHOITUS

4. HÄMEEN TIENPIDON TOIMINTALINJAT

- 4.1 YLEISTÄ
- 4.2 PÄÄSTRATEGIAT
- 4.3 TIESTÖN PÄIVITTÄINEN KUNNOSSAPITO
- 4.3.1 KESÄHOITO HÄMEEN TIEPIIRISSÄ
- 4.3.2 TALVIHOITO HÄMEEN TIEPIIRISSÄ
- 4.4 TIESTÖN KUNTO
- 4.4.1 PÄÄLLYSTETYT TIET HÄMEEN TIEPIIRISSÄ
- 4.4.2 SORATIET HÄMEEN TIEPIIRISSÄ
- 4.4.3 SILLAT HÄMEEN TIEPIIRISSÄ
- 4.5 LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMINEN
- 4.6 LIIKENTEEN PALVELUT
- 4.7 TIESTÖN KEHITTÄMINEN
- 4.8 RAHOITUS
- 4.8.1 TOIMINTALINJAN MUUTOSTEN VAIKUTUKSET RAHOITUKSEEN
- 4.8.2 ESITETTYÄ PIENEMPI RAHOITUS
- 4.8.3 ESITETTYÄ SUUREMPI RAHOITUS

5. TOIMINTALINJAN VAIKUTUKSET

ESIPUHE

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjassa 1996 - 2005 esitetään suunnittelujakson tienpidon päästrategiat ja toimintalinjat tuotteittain. Tienpidon tuotteita ovat tiestön päivittäinen kunnossapito, tiestön kunto, liikenneympäristön parantaminen, liikenteen palvelut ja tiestön kehittäminen.

Hämeen tienpidon toimintalinjojen 1996 - 2005 lähtökohtana on liikenneministeriön ja tielaitoksen keskushallinnon pitkän tähtäyksen suunnitelmat sekä Hämeen, Pirkanmaan ja Päijät-Hämeen maakuntiin laaditut tieverkon kehittämissuunnitelmat.

Toimintalinjassa kuvataan päästrategiat ja toiminta tuotteittain. Tuotteista esitetään sen kuvaus, tilanne tällä hetkellä sekä toimintalinja 10-vuotiskauden alku- ja loppujaksoilla erikseen. Lisäksi esitetään tuotekohtainen rahoitustarve ja toimintalinjan vaikutukset liikennöitävyyteen, turvallisuuteen, ympäristöön ja yhteiskuntaan.

Raportti on laadittu yhteistyössä tiepiirin osa-alueiden asiantuntijoiden kanssa. Lisäksi suunnitelmaa on esitelty alueen maakuntaliitoille ja liitot ovat antaneet lausuntonsa suunnitelmaluonnoksesta.

Tampereella, kesäkuussa 1996



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 960489
Nidenro: 960684

TIIVISTELMÄ

LÄHTÖKOHDAT

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinja 1996-2005 perustuu valtakunnallisiin tie- ja liikenneolosuhteita käsitteleviin tieliikennepolitikkoihin. Toimintalinja on yhtenevä Hämeen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman 1996-1999 kanssa. Vuonna 1994 valmistuneet Hämeen, Pirkanmaan ja Päijät-Hämeen maakuntien tieverkon kehittämissuunnitelmat ovat keskeinen osa toimintalinjaa muodostettaessa.

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Hämeen tiepiiri on päätiemapainotteinen tiepiiri, jonka yleisen tieverkon pituus on 7 885 km (10.1 % koko maan tieverkosta). Tästä määrästä on pääteitä noin 1 300 km (10.2 % koko maan päätieverkosta) ja taa-jamateitä noin 600 km. Hämeen tiepiirin liikennesuorite on Uudenmaan tiepiirin jälkeen maan toiseksi vilkkain. Liikennesuoritteesta valta- ja kantateiden osuus on noin 2/3. Heikon palvelutason (E ja F) päätiejaksoja on tällä hetkellä noin 180 km (~ 20 % koko maan heikon palvelutason teistä). Ilman kehittämistoimenpiteitä heikon palvelutason tiejaksoja on vuonna 2005 yhteensä 260 km.

Päällystettyjä teitä on piirin alueella 4 562 km ja Hämeen tiestön päällystysaste on 57.9 %. Sorateiden pituus on 2 634 km ja sorateiden osuus liikennesuoritteesta on 2.8 %. 1990-luvulla kelirikkorajoituksia on ollut keskimäärin 870 km. Tämä on 11 % Hämeen tiepiirin tiepituudesta ja yli 17 % koko maan kelirikkopituudesta. Siltoja piirin alueella on 1 584.

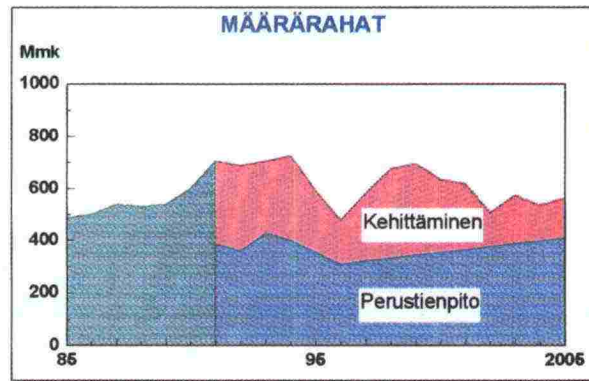
Vuosina 1990 - 1994 on piirin yleisillä teillä tapahtunut keskimäärin 50 kuolemaan ja 557 muuhun henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta.

Pohjavesialueita on suojattu 28 km osuudella ja melusuojauksia on rakennettu 22 kilometriä. Riskialtteinimmalle runsaan 40 km:n osuudella tarvitaan pohjaveden suojausta. Ongelmallisimpien melunsuojauskohteiden yhteispituus on noin 17 km.

HÄMEEN LÄÄNI

Hämeen lääni on väestötiheydeltään ja työpaikkamäärältään Suomen tärkeimpiä ja kehittyneimpiä alueita. Läänin kunnat kuuluvat joko Hämeen, Pirkanmaan tai Päijät-Hämeen maakuntaan. Läänin alueella on 54 kuntaa, joiden yhteenlaskettu asukasmäärä oli vuoden 1996 alussa noin 730 469 (runsas 14 % Suomen väestöstä). Alueella sijaitsee paljon merkittävää teollisuutta ja muuta elinkeinoelämää, joille on elintärkeää hyvät yhteydet satamiin, pääkaupunkiseudulle ja Venäjälle.

TIENPIDON RAHOITUS Hämeen tiepiirin perustienpidon rahoitus on vähentynyt kolmena vuonna peräkkäin. Rahoitus on vuonna 1996 noin neljänneksen pienempi kuin vuonna 1993. Toimintalinjan rahoituksen lähtökohtana on ollut vuoden 1996 laitostason rahoituskehys. Sen mukaan Hämeen tiepiirin perustienpitoon määrärahakehys on noin 310 Mmk. Hämeen perustienpidon tyydyttävän tason rahoitustarve on noin 400 Mmk. Toimintalinjassa esitetään rahoituksen astettainen korottaminen tälle tarvetasolle. Vuotuinen päätieverkon kehittämistarve on 157 - 445 Mmk (kuva).



PERUSTIENPIDON PÄÄSTRATEGIAT

Toiminnan painopistealueina ovat päätieverkko ja taajamat. Päätieverkon hoidon, kunnon ja liikenneturvallisuuden parantaminen sekä ympäristöarvojen huomioonotto ovat myös toimintalinjan keskeiset tavoitteet. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet kohdistetaan taajamiin ja linjaosuuksien ongelmakohtiin. Asiakaslähtöisyyttä ja yhteistyötä tiepiirin sekä eri sidosryhmien välillä lisätään ja syvennetään.

KEHITTÄMISEN PÄÄSTRATEGIAT

Hämeen tieverkon kehittämisessä keskitytään 3-tiekäytävään (vt 3, vt 9 ja kt 60), 4-tien parantamiseen sekä käynnissä olevien hankkeiden nopeaan ja taloudenmukaiseen rakentamiseen. Lisäksi pyritään toteuttamaan kehittämishankkeena valtatie 9 Orivesi - Jämsä parantaminen ja päätieverkon ongelmallisimpien tasoliittymien rakentaminen eritasoliittymiksi.

TOIMINTALINJAN YKSITYISKOHDAT

Päätieverkon kesä- ja talvihoidon taso pidetään nykyisellään ja talvihoidon toimenpideaikoja lyhennetään. Alemmalla verkolla kesähoidon taso pidetään nykyisellään tai tasoa lasketaan. Alemman verkon talvihoidon tasoa lasketaan ja toimenpideaikoja pidennetään.

Pääteiden päällysteiden kunto säilytetään nykyisellään, mutta alemman verkon päällysteiden kuntoa lasketaan. Vuosituhannen vaihteessa päällystettyjen teiden rakenteen parantamiseen osoitetaan lisärahoitusta. Viikkaimpia sorateita päällystetään, mutta sorateiden kuntoa lasketaan nykyisestä.

Liikenneympäristön parantamishankkeiden painopistealueina ovat päätieverkko, ennen kaikkea TERN-verkko ja taajamat. Toimenpiteet kohdistetaan nykyistä enemmän yksittäisten ongelmakohtien parantamiseen niin taajamissa kuin linjaosuuksillakin. Parantamistoimenpiteillä edistetään joukkoliikenteen ja kevytliikenteen olosuhteita.

Liikenneturvallisuushankkeiden avulla vähennetään 6 - 7 vuosittaista henkilövahinko-onnettomuutta. Tiedottaminen ja valistustoiminta kehitetään keskeiseksi osaksi tiepiirin liikenneturvallisuustyötä.

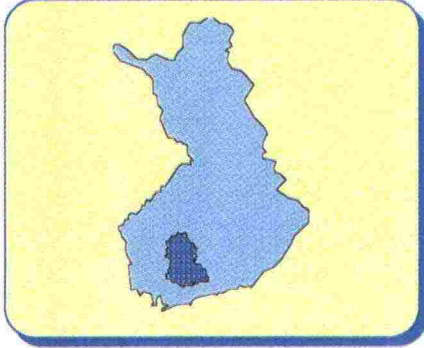
Tienpidon toimintalinja tukee kestävän kehityksen periaatteiden toteuttamista. Luonnonvarojen käyttö tieverkkoa rakennettaessa ja hoidettaessa minimoidaan. Vaikutuksille herkkien alueiden käyttöä vältetään. Lisäksi liikennehankkeiden suunnittelua ja rakentamista kehitetään siten, että ympäristönäkökohdat otetaan huomioon osana laatujärjestelmää.

TOIMINTALINJAN VAIKUTUKSET

Tienpidon toimintalinja ja ennen kaikkea päätieverkon kehittäminen tukee yhteiskunnan ja elinkeinoelämän kehitystä. Pääteiden olosuhteet säilyvät vähintään nykyisellään, mutta alemman verkon olosuhteet heikkenevät. Sorateiden määrä ja kelirikkojaksot vähenevät, mutta muuten sorateiden kunto laskee.

1. TOIMINTAYMPÄRISTÖ

YLEISTÄ



Hämeen tiepiiri käsittää koko Hämeen läänin alueen. Läänin kunnat kuuluvat joko Pirkanmaan, Hämeen tai Päijät-Hämeen maakuntiin.

Läänissä on 13 kaupunkia ja 41 kuntaa. 1.1.1996 Hämeen läänissä oli n. 730 000 asukasta, joista n. 458 000 asui kaupungeissa. Alueen suurimmat kaupungit ovat Tampere, Lahti ja Hämeenlinna.

TIEVERKKO JA LIIKENNE

Hämeen tiepiirin yleisen tieverkon pituus on 7 885 km. Tämä vastaa 10.1 % koko maan yleisistä teistä. Taajamateita tiepiirissä on n. 600 km ja pääteitä n. 1300 km. Hämeen päätieverkon liikennesuorite on Uudenmaan tiepiirin jälkeen maan toistaiseksi viikkain. Tieverkon liikennesuorite on 3 927 miljoonaa ajokilometriä, josta valta- ja kantateiden osuus on noin 2/3. Hämeen tieverkon liikennesuorite on 14.4 % koko maan suoritteesta. Tällä hetkellä heikon palvelutason (E ja F) päätiejaksoja on noin 180 km.

LIIKENNE-ENNUSTE

Liikenteen ennustetaan kasvavan valtakunnallisen liikenne- ja autokantaennusteen 1995 - 2020 mukaisesti. Perusenusteen mukaan autokanta kasvaa 47 ja henkilöautokanta 42 prosenttia vuosina 1995 - 2020. Koko maan henkilöautojen lukumääräksi arvioidaan 2,65 miljoonaa ja koko autokannan suuruudeksi 3,16 miljoonaa ajoneuvoa vuonna 2020. Hämeen tiepiirin liikenteen ennustetaan kasvavan seuraavasti:

	KVL-1995	KVL-2005	LIIKENTEEN KASVU %
Valtatiet	6 200	7 900	28 %
Kantatiet	3 050	3 900	28 %
Seututiet	1 700	2 000	18 %
Yhdystiet	350	370	6 %

Koko piirin liikennesuorite vuonna 2005 on noin 4 850 miljoonaa ajokilometriä.

Ilman kehittämistoimenpiteitä päätieverkolla on vuonna 2005 heikon palvelutason tiejaksoja yhteensä noin 260 km.

PÄÄLLYSTEET

Päällystettyjä teitä on piirin alueella 4 562 km (57.9 % koko tiepituudesta). Päällystettyjen teiden kunto on hieman valtakunnallista keskiarvoa parempi. Sorateiden pituus on 2 634 km (33.4 %). Lisäksi soratien pintausta on rakennettu 689 km:lle (8.7 %).

SILLAT

Tiepiirin alueella on 1 584 siltaa. 1990-luvulla on vuosittain valmistunut keskimäärin 44 uutta siltaa.

LIIKENNEONNETTOMUUDET

Vuosina 1990 - 1994 piirin yleisellä tieverkolla tapahtui keskimäärin 50 kuolemaan johtanutta ja 557 muuta henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta.

KELIRIKKORAJOITUKSET

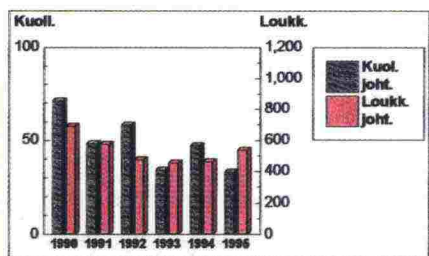
Kelirikkorajoituksia on ollut 1990-luvulla keskimäärin 870 kilometriä vuodessa. Tämä on 11 % piirin tiepituudesta ja yli 17 % koko maan kelirikkorajoituksista. Rajoituksista pääosa (774 km) on soratieverkolla.

YMPÄRISTÖ

Hämeen tiepiirin vilkkaimmat yleiset tiet (KVL >1000) kulkevat I luokan pohjavesialueiden halki noin 340 kilometrin osuudella. Pohjavesialueita on suojattu noin 28 kilometriä. Riskialttiimmille pohjavesialueille (noin 41 km) tarvitaan suojausta. Näiden kohteiden suojauskustannukset ovat n. 60 Mmk.

Melusuojausta on Hämeen tiepiirissä rakennettu kaikkiaan 22 kilometrin matkalle. Suojaustoimista huolimatta yleisen tieverkon aiheuttamalla 55 dBA melualueella asuu 40 000 ihmistä. Kaikkien ongelmallisimpia suojausta vaativia kohteita on noin 17 kilometriä. Näiden kohteiden suojauskustannukset ovat yli 40 Mmk.

Päästöjen määrä on 1990-luvulla laskenut autotekniikan kehittymisen myötä voimakkaasti hiilidioksidipäästöjä luuunottamatta.

**Tehty:**

- Pohjavesialueita on suojattu 28 km
- Melusuojausta on rakennettu 22 km

Tarve:

- Riskialttiimmille pohjavesialueille tarvitaan suojausta n. 41 km
- Melusuojausta vaativia kohteita on n. 17 km

HÄMEEN TUESTÖN TUNNUSLUVUT

	Koko maa	Hämeen tiepiiri	Hämeen %-osuus koko maasta
Yleisen tieverkon pituus	77 722 km	7 885 km	10,1 %
Liikennesuorite 1995	27 240 10 ⁶	3 927 10 ⁶	14,4 %
Päätiepituus *	12 760 km	1 287 km	10,1 %
Päätiesuoriteosuus	60 %	65 %	15,4 %
Sorateiden pituus	29 500 km	2 634 km	8,9 %
Sorateiden liikennesuoriteosuus	5 %	< 3 %	
Ruuhkautuneet tiet (1.1.1995)	900 km	177 km	19,7 %
Huonokuntoiset päällysteet	6 643 km	502 km	7,6 %
Kelirikkorajoitukset (1990-luv.)	5 000 km	870 km	17,4 %
Henkilövahinko-onnettomuudet/v			
1990	4 333	758	17,5 %
1994	3 444	508	14,8 %
Siltoja	12 918	1 578	12,2 %

* valta- ja kantatiet

TOIMINTAYMPÄRISTÖN TULEVAISUUDENNÄKYMÄT

Kansainvälisen talouden rakennemuutos heijastuu myös Suomen elinkeinoelämään. Raskaan massatavaratuotannon lisäksi tulee korkean teknologian tuotanto lisääntymään. Tämä muutos edellyttää nopeita ja varmoja tavaroiden kuljetusketjuja sekä henkilöliikenteen matkaketjuja.

Suomella on Itämeren ansiosta loistavat mahdollisuudet kehittyä jalostus- ja liikenneketjujen tuottavimpien osien sijaintivyöhykkeeksi. Tällöin on välttämätöntä kehittää liikenneyhteyksiä, jotka yhdistävät teollisia tuotantovyöhykkeitä ja niitä palvelevia keskuksia sekä kuljetus- ja matkaterminaaleja toisiinsa. Tämän kehityksen seurauksena päätieverkon liikennemäärät tulevat kasvamaan.

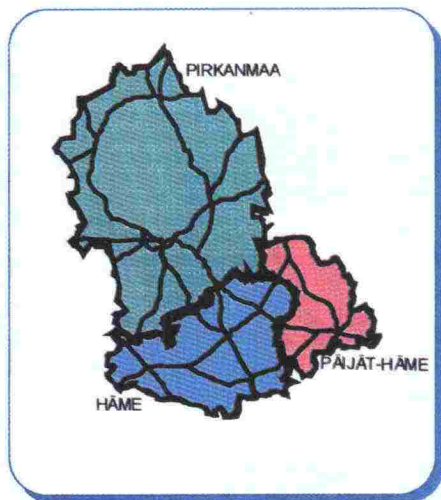
Hyvä kuljetus- ja matkaketjuverkosto on perusedellytys elinkeinoelämän tuottavimpien osien toimintojen sijoittumiseksi Hämeen läänin. Toimiva ja turvallinen päätieverkko on tämän ketjun perusta. Lisäksi on parannettava nopeita yhteyksiä Hämeen läänistä EU:n ydinalueelle.

Toisaalta ilman kunnollista yhteysverkkoa alemman tason keskuksista päätieverkolle aluekehittämissuunnitelmien kansainvälistymistavoitteet toteutuvat varsin heikosti. Elävän maaseudun, kehittyvän matkailu- ja virkistystoiminnan sekä paikallisen erityisosaamisen hyödyntämisen edellytyksenä on riittävän hyvä alempi tieverkko.

Jos Hämeen päätieverkkoa ei ylläpidetä ja kehitetä eikä tärkeistä alemman verkon yksilöllisistä tarpeista huolehdita:

- ✓ Korkean tuottavuuden toiminnot keskittyvät suuriin keskuksiin ja rannikolle, erityisesti Uudellemaalle
- ✓ Korkean teknologian yritykset ja palvelut keskittyvät Helsingin seudulle ja rannikolle
- ✓ Rakennettu infrastruktuuri ja maakuntien synergia-edut jäävät hyödyntämättä
- ✓ EU:n ja keskushallinnon tekemien kehitysohjelmien hyödyt jäävät vähäisiksi, sillä niissä on pääpaino hyvää saavutettavuutta vaativien toimintojen kehittämisessä.

2. MAAKUNTIEN ERITYISPIIRTEET JA TOIVEET



Maakuntien (Häme, Pirkanmaa ja Päijät-Häme) tieverkkojen kehittämissuunnitelmat valmistuivat vuonna 1994. Niissä korostuvat maakuntien erilaisuus ja toistaalta maakuntien tahto tieverkon kehittämisessä. Kehittämissuunnitelmat antavat suuntaviivat tienpidon ohjelmoinnille.

2.1 MAAKUNTIEN KUVAUS

Hämeen maakunta muodostuu 16 kunnasta Helsinki - Tampere - Turku -kaupunkikeskusten vaikutuspiirin sisällä. Maakunta on itsenäinen talouskeskus lähellä pääkaupunkiseutua. Hämeenlinna on maakunnan pääkeskus. Etäisyys pääkeskuksesta Helsinkiin on 98 km, Tampereelle 78 km ja Turkuun 139 km.

Pirkanmaan liitto toimii Hämeen, Turun ja Porin läänien sekä Hämeen ja Turun tiepiirien alueilla. Maakuntaan kuuluu 35 kuntaa. Kansainvälisessä tarkastelussa Pirkanmaan maakunnan vahvuutena on sen sijainti Tampereen, Helsingin ja Turun rajaamalla kärkikolmioalueella. Maakunnan alueellinen yhtenäisyys, vientisuuntautunut teollisuus, korkea palvelutaso maakunnan pääkeskuksessa Tampereella sekä laaja vaikutusalue kohottavat alueen painoarvoa.

Päijät-Häme on 13 kunnan muodostama maakunta, jonka pääkeskus on Lahti. Päijät-Hämeen liitto toimii Uudenmaan, Hämeen sekä Mikkelin läänien ja Uudenmaan, Hämeen sekä Kaakkois-Suomen tiepiirien alueilla. Maakunnan etuna on sijainti Järvi-Suomen tuntumassa nopeutuvien liikenneyhteyksien varrella.

Maakuntien tunnuslukuja

	Häme	Pirkanmaa	Päijät-Häme
Asukkaita 1996	165 000	415 000	151 000
Kuntia	16	35	13
Väestöennuste 2005	170 000	445 000	205 000
Yleiset tiet	2 200 km	4 500 km	2 250 km
Päällysteaste	62 %	54 %	56 %
Liikennesuorite (10 ⁶ km)	1 180	2 000	1 130
Huono palvelutaso **	26 km	135 km	17 km
Heva-onnettom. *	174	319	179
Kelirikko-ongelmat **	vähän	10-15 %	Hyv. väh.

* = Vuosina 90-94 keskimäärin

** = Hämeen läänin yleisistä teistä

2.2 MAAKUNTIEN TIEVERKKOJEN KEHITTÄMIS-STRATEGIAT

Maakuntien tieverkon kehittämisstrategiat on määritelty mm. seutukaavojen tavoitteissa, maakuntien tieverkon kehittämissuunnitelmissa sekä maakuntien aluekehittämisohjelmissa. Tieverkon kehittämisperusteet ja kehittämisen painotukset eri maakunnissa poikkeavat toisistaan.

2.2.1 Häme



Maakuntaa kehitetään infrastruktuuriltaan ja organisaatiovaatimuksiltaan valtakunnallisena gateway-alueena. Häme on kotimaanmarkkinoiden ydinvyöhykettä, jonka logistiset edut hyödynnetään. Liikenneverkkoon tehty investoinnit hyödynnetään muun aluerakenteen ja maankäytön suunnittelussa. Edullista ja toimivaa yhdyskuntarakennetta ja toimintaympäristöä kehitetään monipuolisesti taloudelliset näkökohdat huomioonottaen. Kestävän kehityksen periaatteet ovat läpikäyvinä kaikissa kehittämistoiminnoissa.

Tieverkon kehittämisen aluekehitystavoitteet ovat seuraavat:

- ✓ Elinkeinojen toimintaedellytysten parantaminen
- ✓ Maakunnan aseman vahvistaminen kansainvälisessä kilpailussa
- ✓ Kaupunkiseutujen liikenteen ja maankäytön kehittäminen sekä
- ✓ Maaseudun asutus- ja palvelurakenteen kehittäminen.

2.2.2 Pirkanmaa



Pirkanmaan maakunnan strategisen kehittämisen periaatteet ovat maakunnan yhteistahto, kansainvälistäminen, tasapainoinen aluerakenne ja ympäristön kestävä kehitys. Maakunnan liikennejärjestelmän tulee palvella elinkeinoelämän ja asutuksen vaatimia kuljetuksia ja liikkumista kilpailukykyisesti, alueellisesti tasapuolisesti ja turvallisesti. Pirkanmaan menestyminen nojaa ratkaisevasti toimiviin liikenneyhteyksiin.

Tieliikenteen kehittämisperiaatteet:

- ◆ Tieverkon parantamistoimenpiteiden painopisteet suunnataan sellaisiin tiehankkeisiin, jotka:
 - ✓ ovat perusteltuja liikenteen ja kuljetusten parantamiseksi

- ✓ tukevat samalla alueiden käyttöä ja maakunnan aluerakenteen yhtenäisyyttä
- ✓ edistävät maakunnan toimivuutta asuin- ja työssäkäyntialueena
- ◆ Valtatieyhteyksien parantamisessa etusija annetaan hankkeille, jotka nopeuttavat yhteyksiä pääkaupunkiseudulle, muihin valtakunnan osakeskuksiin sekä tärkeimpiin satamakaupunkeihin.
- ◆ Maaseutu tarvitsee kunnolliset liikenneyhteydet maa- kunta- ja kuntakeskuksiin. Jokaiseen kuntakeskukseen tulee johtaa vähintään seudullinen tieyhteys. Elinvoimaisista ja kehitettävistä kyläkeskuksista tulee olla hyväkuntoiset tieyhteydet kuntakeskukseen.
- ◆ Tampereen keskusseudun valtateitä yhdistävä kehä- väylästä rakennetaan valmiiksi.
- ◆ Pirkanmaan alempiasteisen tieverkon kehittämisessä painopiste asetetaan teiden teknisen tason ja kunnan parantamiseen kuljetus- ja liikennetarpeita vastaaviksi.

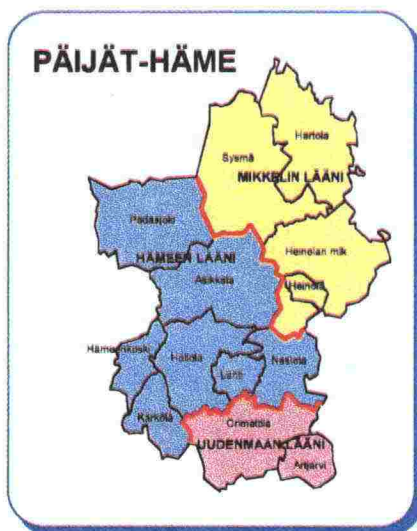
2.2.3 Päijät-Häme

Päijät-Hämeen tieverkon kehittäminen perustuu:

- ✓ Liikenneturvallisuutta, taajamia ja ympäristöä tukevan tieverkon kehittämisvaihtoehdon toteuttamiseen
- ✓ Maakunnan omiin tavoitteisiin ja
- ✓ Kestävän kehityksen periaatteisiin.

Maakuntasuunnitelmaan on kirjattu seuraavia tieverkon ja liikenneolojen kehittämiseen liittyviä tavoitteita:

- ✓ Luodaan maakunnan yhtenäisyyttä ja saavutetaan tukeva kuljetus- ja yhteysverkko
- ✓ Luodaan uusi joukkoliikennejärjestelmä ja sen yhteisterminaali eli matkakeskus Lahteen
- ✓ Kehitetään maakunnan päätieverkkoa
- ✓ Rakennetaan Päijät-Hämeeseen valtakunnallinen tavaraliikennekeskus (sijaintipaikkana Loviisanradan varsi Lahden seudulla).



2.3 MAAKUNTIEN TULEVAISUUDENNAKYMÄT

Häme

Hämeen väestömäärän ennustetaan vuoteen 2005 mennessä kasvavan noin 170 000 asukkaaseen. Väestön kasvu keskittyy Kolmoskeskuksen kaupunkeihin ja suurimpiin kuntiin sekä Forssa - Jokioinen -akselille. Kokonaisuutena maakunnan väestökasvu on tasaista. Huomattavaa väestönkasvua lisäävä vaikutus saattaa olla ainoastaan maahanmuutolla.

Vuoteen 2005 mennessä maakunnan vientiyritysten kehittyminen edistää etenkin metalliteollisuutta. Maakunnassa sijaitsevan valtakunnallisen elintarvikealan osaamiskeskuksen innovaatiot kehittävät ennen kaikkea elintarviketeollisuutta. Elinkeinoelämän tavoitteena on maakunnan työttömyyden puolittaminen nykyisestä.

Pirkanmaa

Pirkanmaan väestömäärän ennustetaan vuoteen 2005 mennessä kasvavan noin 445 000 asukkaaseen. Väestökehitys maakunnan eri osissa on täysin erilaista. Tampereen kaupunkiseudulla väestömäärä kasvaa. Muualla väestömäärä pysyy nykyisellään tai laskee. Myös näissä osissa maakuntaa tapahtuu keskittymistä seutukuntien ja kuntien keskuksiin.

Maakunnan työttömyys pyritään puolittamaan ja siten syntyy 20 000 uutta työpaikkaa, lähinnä teollisuuteen ja palveluihin. Tampereen kaupunkiseudun palvelutason kasvu ja uudet työpaikat muuttavat maakunnan työssäkäyntitasetta siten, että huomattava osa tähän asti Pirkanmaan ulkopuolella työssäkävivistä saa työpaikkansa Pirkanmaalta.

Päijät-Häme

Päijät-Hämeen väestömäärän ennustetaan vuoteen 2005 mennessä kasvavan noin 205 000 asukkaaseen. Taajamarakenne tiivistyy, jolloin aikaansaadaan taloudellinen, luonтоasäästävä, kestävä kehitys tukeva ja liikenteen kasvupaineita vähentävä yhdyskuntarakenne.

Uudet toiminnot pyritään sijoittamaan nykyisen maankäytön välittömään läheisyyteen. Uudet asuntoalueet sijoittuvat pääosin kaupunki- ja kuntakeskuksiin. Haja-asutusalueilla asutus ohjataan kyläkeskuksiin, ei nauhamaisesti teiden varsille. Työpaikka-alueet sijoitetaan liikenteellisesti hyvin saavutettaville alueille, jolloin luodaan edellytykset työttömyyden puolittamiseen.

3. VALTAKUNNALLISET TIENPIDON TOIMINTALINJAT

3.1 YLEISTÄ

Liikennepolitiikan päämääränä on kehittää liikennettä ja liikenneoloja taloudellisesti, tehokkaasti ja tasapuolisesti niin, että elinkeinoelämän toimintaedellytykset, väestön hyvinvointi ja ympäristön laatu paranevat.

Liikenteellä ja sen edellyttämällä yhteysverkolla on keskeinen merkitys koko yhteiskunnan hyvinvoinnille. Tienpidon tulee sovittaa yhteen tieliikenteen, muiden liikennemuotojen ja yhteistyökumppanien tarpeet sekä yhteiskunnan tavoitteet ja reunaehdot kokonaisuuden kannalta onnistuneeksi toimintamalliksi. Toisaalta liikenteen yhteiskunnalle aiheuttamat kustannukset tulee minimoida.

3.2 TOIMINTAA OHJAAVAT SUUNNITELMAT

SUOMEN INFRASTRUKTUURI 2010

Toimintaa ohjaa liikenneministeriön laatima Suomen infrastruktuuri 2010. Raportissa määritellään kehittämisen päämäärät ja tavoitteet sekä kuvataan liikenneväylien ylläpitoa ja kehittämistä lyhyellä ja pitkällä aikavälillä vuoteen 2010 saakka.

TIENPIDON SUUNNITELMA 1995 - 2004

Tielaitoksen tienpidon 10-vuotissuunnitelmassa määritellään laitostason näkemykset yleisten teiden ja niiden liikenteen kehityksestä pitkällä aikavälillä. Suunnitelmassa osoitetaan suuntaviivat tiestön päivittäiselle hoidolle, tiestön kunnolle, liikenneympäristön parantamiselle, liikenteen palveluille sekä tieverkon kehittämiselle.

TELAIOKSEN TTS 1997 - 2000

Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmassa 1997-2000 (TTS 1997-2000) esitetään toimintalinja 4-vuotiskaudella. Suunnitelma perustuu liikenneministeriön yleisohjeisiin ja vuosittain antamiin seuraavan vuoden menokehyksiin.

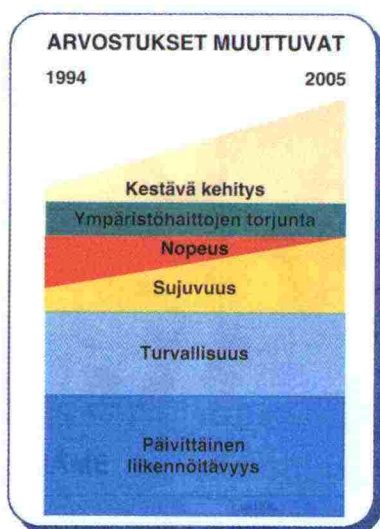
3.3 TIENPIDON TAVOITTEET

Tienpidon tavoitteita ja painopistealueita ovat TTS-kaudella 1996-1999:

TTS-TAVOITTEET

- toimintavarmuus
- turvallisuus
- ympäristö
- kilpailukyky

- * liikenteen sujuvuuden ja toimintavarmuuden takaaminen,
- * liikenneturvallisuuden parantaminen,
- * ympäristön huomioonottaminen kaikessa tienpidossa sekä
- * tuotannon kilpailukykyyn kehittäminen.



Tienpidon 10-vuotiskaudella arvostukset muuttuvat. Turvallisuus ja päivittäinen liikennöitävyys säilyvät keskeisinä tavoitteina. Liikenteen varmuuden ja sujuvuuden merkitys kasvaa, mutta nopeuden merkitys laskee.

Toiminnan painopistealueena on päätieverkko, ennenkaikkea TERN-verkko. Ympäristöarvojen merkitys tienpidossa kasvaa, samoin yhteistyön merkitys eri sidosryhmien kanssa. Kaikessa toiminnassa pyritään kohti kestävää kehitystä. Liikenneympäristön parantamistoimet kohdistetaan tieverkon ongelmakohtiin. Kehittämishankkeet toteutetaan liikenneministeriön edellyttämien tavoitteiden ja eduskunnan tekemien päätösten mukaisessa järjestyksessä. Kiireellisyyden määrittäviä tekijöitä ovat mm. verkon tarpeet, liikennemäärä, palvelutaso ja liikenneturvallisuus.

3.4 TIENPIDON RAHOITUS

Tienpidon budjettirahoituksen lisäksi muita käytössä olevia ja mahdollisia tienpidon rahoituskeinoja 10-kaudella ovat:



- ✓ Työministeriön työllisyysmäärärahat työllisyyttä tukeviin hankkeisiin (aiempina vuosina Hämeen tiepiirin osuus ollut muihin piireihin verrattuna pieni)
- ✓ Tuki EU:n rakennerahastosta ja siihen liittyvä kansallinen rahoitus
- ✓ Laitoksen maksullinen palvelutoiminta
- ✓ Tieliikenteen verotulojen osittainen kohdentaminen suoraan tienpitoon
- ✓ Polttoaineen hinnassa perittävä tienkäyttömaksut ja muut tiemaksut (tietullit).

4. HÄMEEN TIENPIDON TOIMINTALINJAT

4.1 YLEISTÄ

TIENPIDON LÄHTÖKOHDAT:

- tarve
- taloudellisuus
- tasapuolisuus

TIENPIDON TAVOITTEET:

- päivittäinen liikennöitävyys
- liikenneturvallisuus
- liikkumisen varmuus
- ympäristö ja kestävä kehitys

TIENPIDON TUOTTEET:

- tiestön päivittäinen kunnossapito
- tiestön kunto
- liikenneympäristön parantaminen
- liikenteen palvelut
- tiestön kehittäminen

Tienpidon suunnittelu perustuu tieliikenteen tarpeisiin ja vaadittuihin tavoitetasoihin. Liikenneministeriö on asettanut liikenneturvallisuus-, ympäristö-, sekä tiestön hoito ja kunto-tavoitteet. Yhteiskunta odottaa tienpidolta taloudellisuutta ja tasapuolisuutta.

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinja 1996-2005 perustuu liikenneministeriön laatimaan "Infra 2010" -raporttiin, tielaitoksen "Tienpidon toimintalinjat 1995 - 2004" -strategiaan sekä tielaitoksen ympäristöpolitiikkaan ja ympäristötavoitteisiin vuodelle 2005. Esitettävä toimintalinja on yhtenevä sekä koko laitoksen että Hämeen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmien kanssa. Hämeen, Pirkanmaan ja Päijät-Hämeen maakuntien tieverkon kehittämissuunnitelmat ovat keskeinen osa toimintalinjaa muodostettaessa. Eri tuotteiden osalta toiminta noudattaa laitoksen ja piirin määrittelemiä ohjeita ja laatutasoja.

Vaikka laitostason tienpidon suunnitelman mukaisesti eri toimintojen painotus muuttuu, tiestön hoidosta ja päivittäisestä kunnosta ei päätieverkolla tingitä. Niiden painotus ja volyymi pysyvät samoina koko kymmenvuotiskauden rahoituksen heilahteluista riippumatta.

Hämeen tiepiirin tienpidon suunnitelmassa 1996 - 2005 esitetään piirin toimintalinjat ja painopisteet tuotteittain. Toimintaa ohjaavat yhteiskunnan tarpeet ja asiakaskeksisyys sekä maakuntien erilaiset tienpitotarpeet. Toimivan ja tehokkaan tieverkon merkitystä korostavat alueen sisämaan sijainti ja sujuvia kulkuyhteyksiä tarvitsevan teollisuuden voimakas rooli. Toimenpiteillä taataan alueen elinkeinoelämälle (sisämaan teollisuudelle) elintärkeitä, sujuvat ja turvalliset liikenneyhteydet pääkaupunkiseudulle, satamiin ja Venäjälle.

PÄÄSTRATEGIAT

- turvallisuus
- ympäristö
- asiakaslähtöisyys
- yhteistyö

PAINOPISTEET

- pääties
- taajamat

4.2 PÄÄSTRATEGIAT

Tienpidon tärkeimmät toiminnot ovat hyvän liikenneturvallisuuden ja tiestön kunnan säilyttäminen, sujuvien liikenneolosuhteiden turvaaminen ja ympäristöasioiden huomioon ottaminen. Toiminnan painopistealueina ovat päätieverkko ja taajamat. Alemman tieverkon kunnosta joudutaan niukkeiden määrärahojen vuoksi tinkimään.

Turvallisuutta parannetaan taajama- ja kevytliikennehankkeilla sekä yksittäisten ongelmakohtien parantamisella. Toimenpiteet kohdistetaan vaikutuksiltaan tehokkaisiin ja nykyistä edullisempiin hankkeisiin (pienet parantamistoimenpiteet). Työmaiden liikenneturvallisuuden parantamista jatketaan yhteistyössä muiden liikenneturvallisuustyötä tekevien tahojen kanssa.

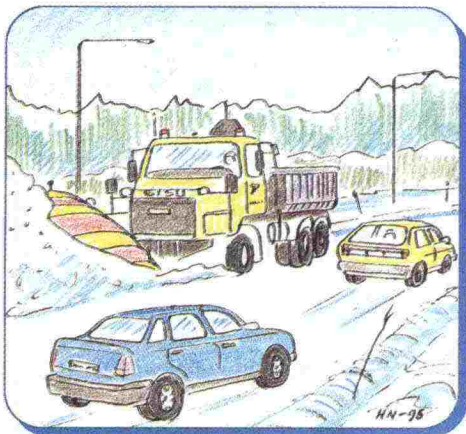
Pohjavesisuojaus ja meluntorjunta tehdään vuosittain. Kestävän kehityksen mukaista luonnonvarojen säilyttävää toimintaa edistetään tienpidon kaikilla alueilla.

Asiakaslähtöisyys otetaan koko toiminnan perustaksi. Yhteistyötä tiepiirin ja eri sidosryhmien välillä lisätään ja syvennetään. Tienkäyttäjille tarjottavan palvelun merkitys ja määrä kasvaa suunnitelmakauden aikana.

Tieverkon kehittämisessä keskitytään 3-tiekäytävään (Vt 3, Vt 9 ja Kt 60) ja 4-tien parantamiseen. Lisäksi valtatie 9 Orivesi - Jämsä parantaminen pyritään toteuttamaan kehittämishankkeena, samoin päätieverkon ongelmallisimpien tasoliittymien rakentaminen eritasoliittymiksi.

4.3 Tiestön päivittäinen kunnossapito

Tiestön päivittäisen kunnossapidon ensisijaisina tavoitteina ovat liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus. Keskeiset tehtävät ovat avaruus ja liukkaudentorjunta, liikenteen ohjauslaitteiden, tievalaistuksen ja ajoratamerkkien kunnossapito sekä viheralueiden hoito ja kunnossapito. Tiestön päivittäinen kunnossapito jaetaan kesä- ja talvihoitoon. Hoitokustannuksista talvihoidon osuus on noin 2/3. Talviliikennesuorite on noin 1/3 koko vuoden liikenteestä.



KESÄHOITO

- toiminnan painopiste on päätieverkolla ja taajamissa
- alemman tieverkon hoitotasosta joudutaan tinkimään
- ympäristön hoidon painopiste on taajamissa, taajamien sisääntuloteilla ja levähdysalueilla

4.3.1

Kesähoito Hämeen tiepiirissä

Kesähoito käsittää liikenteen ohjauksen (liikennemerkkit, tiemerkinnot ja liikennevalot), ympäristönhoidon, (vihertyöt, puhtaanapito) sekä muita pienehköjä kunnossapidon tehtäviä. Hämeessä kesähoito toteutetaan laitostason hoito-ohjeiden mukaisesti, jolloin liikennemäärä, tien luokka ja sijainti määräävät hoitotason. Toiminnan painopiste asetetaan päätieverkolle ja taajamiin. Alemman tieverkon hoitotasosta joudutaan vähenevän rahoituksen vuoksi tinkimään.

Liikenteenohjaus

Tällä hetkellä liikennemerkkien kunto päätieverkolla on hyvä. Alemmalla verkolla merkit eivät kaikilta osin täytä laatutason vaatimuksia: tiemerkinnotjen taso on tyydyttävä. Vuosittain toteutettujen tiemerkinnotjen määrä on laskenut vuodesta 1993 lähtien tiepituuden kasvusta huolimatta. Tämän vuoksi merkinnotjen laatutaso on laskenut vuosittain päällystettyjä osuuksia lukuunottamatta.

Alkukaudella 1996 - 1999 liikennemerkkien laatutaso pidetään nykyisellään. Valta- ja kantateiden uusi tienumerointi saatetaan kuntoon. Liikennemerkkien käyttöä vähennetään taajamissa, joissa nopeusrajoitus on 40 km/h tai alle. Liikenneolosuhteiden mukaan vaihtuvia merkkejä kokeillaan alkukaudella ja käyttöä lisätään loppukaudella. Tiemerkinnotjen tasoa nostetaan. Tiemerkinnotissa aloitetaan siirtyminen ympäristöystävällisempiin tiemerkinnotmaaleihin.

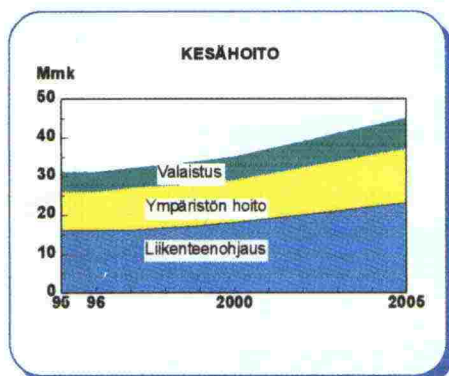
Loppukaudella 2000-2005 koko tieverkon liikennemerkkit saatetaan laitostason ohjeiden mukaiseen laatutasoon ja paikalliskohteiden viitoitus saatetaan loppuun. Tiemerkinnot pidetään vähintään alkukaudella saavutetulla tasolla.

Ympäristönhoito

Tällä hetkellä ympäristönhoito (viher- ja levähdysalueet, taajamat, pientareet jne.) on tyydyttävällä tasolla, mutta eri tiemestaripiirien välillä on huomattavia eroja. Uusien rakentamishankkeiden tieympäristöön on viime vuosina panostettu aiempaa enemmän.

Alkukaudella 1996-1999 keskitytään taajamien ja taajamien sisääntuloteiden ympäristönhoitoon. Linjaosuuksilla pientareiden annetaan kasvua ketomaisiksi, huolehtimalla kuitenkin vesakko- ja raivauksista.

Loppukaudella 2000-2005 panostetaan aikaisempaa enemmän taajamien, taajamien sisääntuloteiden ja levähdysalueiden hoitoon.



Valaistus

Tällä hetkellä valaistuskäytäntö piirin eri osissa on pääosin yhtenäinen. Tiepiirien raja-alueilla saattaa esiintyä poikkeavuuksia piirien välillä. Uudet ja saneeratut valaistuskohdeet on pääosin toteutettu liikenneturvallisuutta lisäävillä myötävillä valaisinpylväillä. Uutta tievalaistusta on rakennettu erittäin harkitusti, vain turvallisuutta selvästi parantaviin kohteisiin.

Alkukaudella 1996-1999 valaistuksen säätelyyn panostetaan nykyistä enemmän. Taajamien keskusta-alueiden saneeraushankkeissa valaistaan taajamatiet ympäristöön sopivilla erikoisvalaisimilla.

Loppukaudella 2000-2005 valaistuksen säätely on rakennettu pääosalle valaistuskohdeista. Pidättyvä valaistuspolitiikka jatkuu.

4.3.2 Talvihoito Hämeen tiepiirissä

TALVIHOITO

- talvihoidon tasossa ja toimenpideohjeissa noudatetaan laitostason ohjeita
- painopiste on päätieverkon olosuhteiden parantamisessa
- alemman tieverkon hoitotaso laskee siten, että toimenpideohjeajat pitenevät jonkin verran
- suolan määrää vähennetään
- valmiuksia nostetaan sesonkiaikojen meno- ja paluuliikenteen aikoina

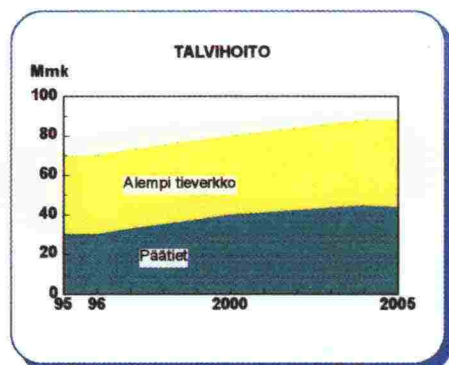
Talvihoito käsittää liukkauden torjunnan, lumenpoiston sekä tien tasaisuuden ja näkemien varmistamisen. Talvihoidolla taataan tiestön toimivuus niin, että talvikelin vaikutus liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen on mahdollisimman pieni.

Hämeessä noudatetaan talvihoidon tasossa ja toimenpideohjeissa laitostason ohjeita. Tiestö on jaettu viiteen kunnossa-pitoluokkaan pääosin liikennemäärän ja tien toiminnallisen luokan mukaan.

Liukkauden torjunta ja lumenpoisto

Tällä hetkellä liukkauden torjunnan ja lumenpoiston painopiste on päätieverkolla. Suolan käyttö tiepiirissä on vähentynyt vuoden 1990 arvosta lähes 40 %. Nykyisin käytetään pääosin vähemmän ympäristöhaittoja aiheuttavaa liuossuolaa. Kelikeskuksen toiminnan ansiosta ongelmakelien oikea-aikainen ennakointi on parantanut liikenneturvallisuutta ja lyhentänyt toimenpideohjeaikoja.

Alkukaudella 1996-1999 minimoidaan suolan käyttöä kehittämällä liukkaudentorjuntamenetelmiä. Toimenpiteiden painopiste on pääteillä. Talviliikennemäärä otetaan kriteeriksi alemman luokan teiden toimenpideohjeaikoja ja laatutasoa määriteltäessä. Alempiluokaisen tieverkon laatutaso saatetaan paikoitellen laskea ja toimenpideohjeajat saattavat pidentyä.



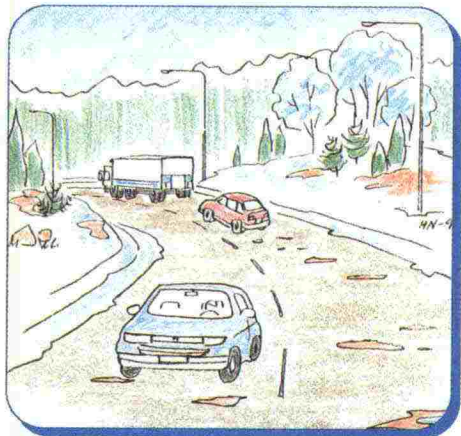
Suolan määrää vähennetään ja tärkeimpiä pohjavesialueita suojataan vuosittain keskimäärin 4-5 km. Kymmenen vuoden aikana on tarkoitus suojata n. 41 km pohjavesialueita. Liukkauden torjuntaa ennakoidaan entistä paremmin ja tieverkon hoitotaso tiepiirien välillä yhdenmukaistetaan.

Valmiuksia nostetaan sesonkiaikojen (hiihtolomat, pääsiäinen, joulukuu jne.) meno- ja paluuliikenteen aikoina. Erityiskohdeiden (raskaan liikenteen ongelmakohdat) liukkauden torjuntaan panostetaan nykyistä enemmän.

Loppukaudella 2000-2005 merkittävimmät pohjavesialueet saadaan suojattua, jolloin suolankäytön haittavaikutukset pienenevät. Suolausmenetelmien kehittämistä ja suolan käytön vähentämistä jatketaan EU-direktiivejä vastaaviksi. Liukkauden torjunnan ja lumenpoiston painopiste säilyy edelleen päätieverkolla. Kelikeskuksen toiminnan kehittämistä jatketaan.

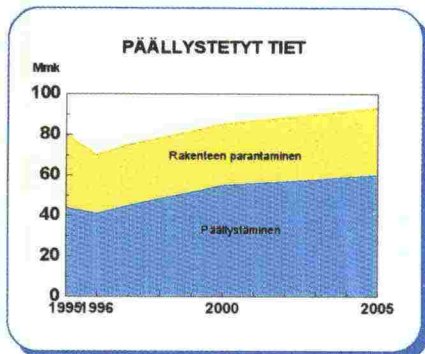
Muu talvihoito

Muu talvihoito pitää sisällään mm. tien tasaisuuden ja näkemien takaamisen. 10-vuotiskaudella muun talvihoidon osalta noudatetaan pääosin nykyistä toimintalinjaa. Toiminnan painopiste on päätieverkolla. Näkemien turvaamiseen kiinnitetään erityistä huomiota koko tieverkolla.



PÄÄLLYSTETYT TIET

- päätieverkon kunto pysyy nykyisellä tasolla
- alemman tieverkon kunto laskee
- päällystämisen suhteellinen osuus rakenteen parantamiseen verrattuna kasvaa
- ympäristötekijöiden merkitys päällystämässä kasvaa (kiviainesta ja sideainetta korvaavat materiaalit)
- luovutaan asteittain öljysoran käytöstä



4.4

TIESTÖN KUNTO

Tiestön ylläpidolla varmistetaan tien pinnan ja tierakenteiden kunto niin, että tienkäyttäjän ja tienpitäjän kustannukset ovat pitkällä ajanjaksolla mahdollisimman pienet. Tiestön ylläpitoon kuuluvat rakenteiden uusiminen ja parantaminen, päällysteiden uusimiset ja paikkaukset, sorateiden kunnossapito sekä siltojen kunnon vaatimat uusimiset ja peruskorjaukset.

4.4.1

Päällystetyt tiet Hämeen tiepiirissä

Hämeen tiepiirin päällysteiden kunto on viime vuosina heikentynyt. Tieverkon rakenteellinen kunto ei ole parantunut päällystämisen suhteessa. Kunnostuksen ja peruskorjauksen osuus on ollut liian pieni suhteessa päällystämiseen.

Tällä hetkellä piirin päällystettyjen teiden kunto on hieman valtakunnallista keskiarvoa parempi. Painopistealueena on ollut päätieverkon kunto. Vanhan päällysteen uudelleenkäyttöä on lisätty vuosittain. Vuonna 1995 remixer-päällysteen määrä oli 720 km.

Alkukaudella 1996-1999 pääteiden päällysteiden kunto säilytetään valtakunnallisella keskiarvotasolla. Alemmalla verkolla joudutaan tinkimään päällysteiden kunnosta.

Pienten parantamistoimien (paikkausten) käyttöä lisätään varsinkin alemmalla tieverkolla. Tällöin varsinaista päällystämistä voidaan siirtää eteenpäin liikenneturvallisuutta ja tierakennetta vaarantamatta. Betoni otetaan vaihtoehtopäällysteeksi erityiskohteissa (mm. vilkkaat kaupunkien sisään-tulotiet).

Ympäristöasioiden merkitys päällysteiden uusimisessa kasvaa. Rakenteenparantamishankkeissa kiviainesta ja bitumia korvaavien materiaalien käyttöä kokeillaan vanhan päällysteen ja rakennekerrosten uudelleenkäyttöä lisäämällä. Päällysteen kestoa parannetaan lisäaineiden ja kovakiven käytöllä. Luovutaan asteittain öljysoran käytöstä ja käynnistetään tutkimusprojekti, jossa selvitetään taloudellisesti kannattavin päällystämispolitiikka.

Loppukaudella 2000-2005 toiminnan painopiste on edelleen päätieverkolla. Päälystettyjen teiden rakenteen parantamiseen kohdistetaan lisäpanostusta. Ympäristöarvojen merkitystä päälystemenetelmien ja -materiaalin valinnoissa lisätään. 1980-luvun alussa rakennetut ja vain kertaalleen päälystetyt tiet päälystetään uudelleen, jotta näiden teiden rakenteellinen kunto kyetään turvaamaan.

4.4.2 Soratiet Hämeen tiepiirissä

SORATIED

- sorateiden hoitomäärärahat vähenevät ja sorateiden kuntotaso joudutaan laskemaan
- vilkkaimpia sorateita päälystetään (KVL >350)
- työmenetelmiä kehitetään ympäristöystävällisemmiksi (mm. pölynsidonta ja vanhan rakennekerroksen hyödyntäminen)

Tällä hetkellä sorateiden kunto läänin eteläosassa on suhteellisen hyvä, mutta pohjoisosassa on runsaasti huonokuntoisia sorateita. Pääosa (58 %) sorateista on vähäliikenteisiä (KVL94 < 100 ajoneuvoa vuorokaudessa). Vilkkaimmin liikennöityjä (KVL94 >350) soratieosuuksia on runsaat 60 km. Vuosina 1991-1995 on piirin alueella ollut keskimäärin 770 km:ä kelirikkoisia sorateita.

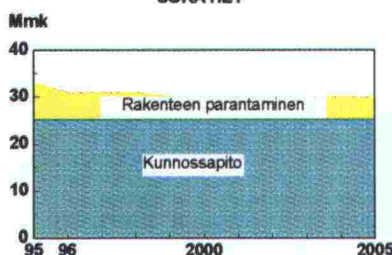
Alkukaudella 1996-1999 sorateilla turvataan liikenteen edellyttämä peruspalvelutaso. Kelirikon aikana hyväksytään painorajoituksia, mutta välttämättömät kuljetukset pyritään tällöinkin turvaamaan. Sorateiden hoitoon käytetyt määrärahat vähenevät ja sorateiden kunnon tavoitetasoa joudutaan laskemaan.

Vilkkaimpia sorateita päälystetään. Lisäksi sorapintaaiset seututiet (3,6 km) päälystetään. Kelirikkokorjaukset kohdistetaan Hämeen läänin pohjoisosan yksittäisiin kelirikkokohtiin. Työmenetelmiä kehitetään ympäristöystävällisemmiksi ja pölynsidontamenetelmiä kehitetään.

Loppukaudella 2000-2005 sorateiden kunto pidetään nykyisellä tasolla ja rahoitus alkukauden tasolla. Piirin vilkkaimmat soratiet (KVL>350 ajoneuvoa vuorokaudessa) päälystetään. Parantamisjärjestystä määriteltäessä kesän keskivuorokausiliikenne (KKVL) otetaan pääkriteeriksi.

Rakenteen parantamishankkeissa kiviainesta ja bitumia korvaavien materiaalien käyttökokeiluja laajennetaan.

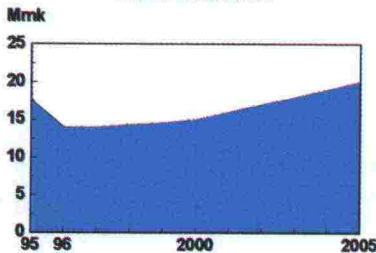
SORATIED



SILLAT

- alemman verkon siltojen korjaustoimenpiteitä myöhennetään
- silta-arkkitehtuuriin kiinnitetään huomiota
- otetaan käyttöön siltojen hallintajärjestelmä
- painorajoitteiset sillat parannetaan

SILLAT JA LAUTTA



4.4.3

Sillat Hämeen tiepiirissä

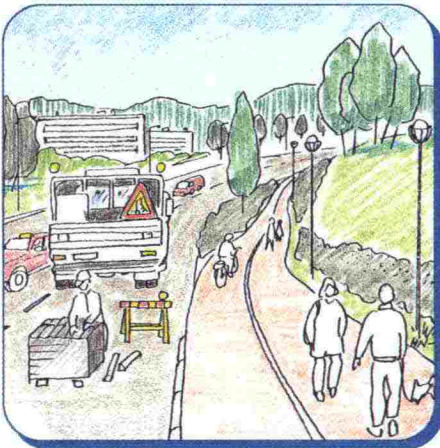
Tällä hetkellä päätieverkon siltojen kunto on suhteellisen hyvä. Eri puutekriteerejä alittavia siltoja on piirin alueella runsaat 350. Näistä 56 sijaitsee valta- ja kantateillä. Yliras-kaiden kuljetusten reiteillä on 24 tavoitekantavuuden alittavaa siltaa.

Alkukaudella 1996-1999 siltojen kuntotarkkailua kehitetään ja otetaan käyttöön siltojen hallintajärjestelmä. Selvitetään putkisiltojen kunto ja laaditaan korjausohjelma. Uudet sillat sovitetaan ympäristöönsä. Siltojen kunto säilytetään nykyisellään. Selvitetään vaihtoehdoisten liukkaudentorjuntakeinojen käyttöä siltojen kohdalla, jolloin suolauksen vaikutuksia siltarakenteisiin ja ympäristöön voidaan vähentää. Tiepiirin ainoan lautan liikennöinti aikataulutetaan.

Loppukaudella 2000-2005 aikana päätieverkolta poistetaan painorajoitetut sillat ja alle 4.3 metrin alikulkukorkuiset sillat. Siltojen hallintajärjestelmän avulla optimoidaan siltojen korjaustarve ja -ajankohta. Siltojen kunto pysyy nykyisellä tasolla, mutta toimenpiteiden oikealla ajoituksella saadaan aikaan kustannussäästöjä. Huonokuntoisia putkisiltoja (noin 30 siltaa) korjataan. Alemmalla verkolla siltojen parantamis- ja korjaustoimenpiteitä myöhennetään.

LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMINEN

- toiminnan painopiste on päätieverkolla ja taajamissa
- toimenpiteet kohdistetaan vaikutuksiltaan mahdollisimman tehokkaisiin hankkeisiin
- taajamat suunnitellaan ja toteutetaan kaikki liikennemuodot tasapuolisesti huomioiden (alhaiset ajonopeudet)
- pohjavesi- ja melusuojaustoimenpiteitä jatketaan laadittujen toimenpideohjelmien mukaisesti
- osallistumista kuntien ja maakuntien maankäytön suunnitteluun jatketaan



4.5 LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMINEN

Liikenneympäristöä parantavia hankkeita toteutetaan paikallisten tarpeiden pohjalta tienpitäjän ja alueellisten yhteistyökumppanien yhdessä sopimalla tavalla. Turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden saavuttaminen sekä kevytliikenteen aseman parantaminen edellyttävät yleensä autoliikenteen sopeuttamista nykyistä alhaisempiin nopeuksiin taajamien keskusta-alueilla.

Liikenneympäristön parantamishankkeet voidaan jakaa:

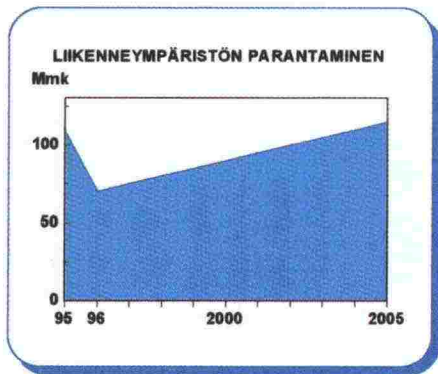
- taajamajärjestelyihin
- kevytliikenteen järjestelyihin
- ympäristöhankkeisiin sekä
- pääteiden turvallisuus- ja toimivuushankkeisiin

Tällä hetkellä piirissä toteutetaan vuosittain noin 20 liikenneympäristön parantamishanketta. Pienillä investoinneilla on saatu aikaan merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia muutaman viime vuoden aikana. Muutamia vuosia jatkunut liikenneonnettomuuksien väheneminen näyttää vuonna 1995 katkeavan ja liikenneonnettomuuksien määrä lisääntyy vuonna 1995. Tämän vuoksi liikenneympäristön parantamishankkeiden merkitys entisestään kasvaa.

Alkukaudella 1996-1999 toiminnan pääpaino on taajamissa. Toimenpiteet kohdistetaan vaikutuksiltaan mahdollisimman tehokkaisiin ja nykyistä edullisempiin hankkeisiin (pieniä parantamistoimenpiteitä). Taajamat suunnitellaan ja toteutetaan kaikki liikennemuodot tasapuolisesti huomioiden (alhaiset ajonopeudet). Pääteiden tärkeimpien ja vilkkaimpien liittymien liikenneturvallisuutta parannetaan. Parantamistoimenpiteissä tien maisemaan soveltaminen on keskeinen tavoite.

Tärkeimpien pohjavesi- ja melualueiden suojaustoimenpiteitä jatketaan laadittujen toimenpideohjelmien mukaisesti. Melusuojauksessa toteutetaan ne kohteet, joilla saavutetaan eniten hyötyjä.

Tiepiiri lisää liikenneturvallisuusasioissa yhteistyötä sidosryhmien (mm. poliisi, kunnat, VR, Liikenneturva jne.) kanssa. Yleisten teiden ja rautateiden tasoristeyksiä vähennetään yhteistyössä VR:n kanssa. Vanhat taajamasuunnitelmat tarkistetaan ja korjataan uusien suunnitteluperiaatteiden mukaisiksi.



Jatketaan osallistumista kuntien ja maakuntien suunnitteluun, jotta maankäytön ja liikenteen ristiriidat kyetään ennakoidaan. Parannetaan joukkoliikenteen ja kevytliikenteen olosuhteita.

Loppukaudella 2000-2005 parantamishankkeiden painopiste on edelleen taajamissa ja päätieverkolla. Laadittujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien mukaisia eri liikenne-
muotojen yhteishankkeita toteutetaan. Näillä hankkeilla parannetaan mm. joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja kevytliikenteen olosuhteita. Taajamissa ja tielinjan erityiskohteissa (esim. suojelualueen kohdalla) olosuhteita parannetaan alueen ehdoilla eikä tien luokan mukaan. Lisäksi taajamissa liikenneturvallisuutta parannetaan pienin toimenpitein yksittäisissä ongelmakohteissa.

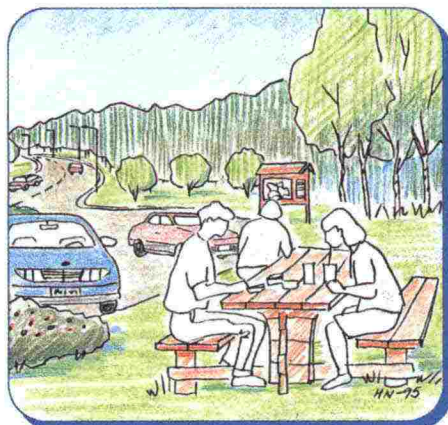
Ohjelmakaudella on pääteiden vilkkaimmat liittymät parannettu ja tärkeimmät pohjavesi- ja melualueet on suojattu. Aloitetaan maisemallisten ongelmakohtien (mm. tielaitoksen vanhat sorakuopat) maisemointityö. Yleisten teiden ja rautateiden tasoristeysten vähentämistä jatketaan.

EU-standardin mukaisten moduulirekkojen käyttöönotto edellyttää liittymien nykyistä väljempää mitoitus- ja joidenkin nykyisten liittymien saneerausta.

Liikenneturvallisuustavoitteena on Hämeen tiepiirin toimin vähentää kymmenvuotiskaudella 6-7 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.

LIIKENTEEEN PALVELUT

- avoin tiedottaminen on tiepiirin keskeinen toiminta-ajatus
- keli- ja infokeskuksen toimintaa lisätään
- kehitetään tienvarsipalveluja ja palvelukohteiden viitoitusta
- olosuhteiden mukaan vaihtuvia opasteita ja liikennemerkkejä otetaan käyttöön



4.6 LIIKENTEEEN PALVELUT

Liikenteen palvelut käsittää tiedottamisen, tienvarsipalvelut ja liikenteen hallinnan. Liikenteen hallinnan tavoitteena on tehostaa liikennejärjestelmän hyödyntämistä, vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Tieliikenteen palveluja tarjotaan yhteistyössä eri sidosryhmien (tiedotusvälineet, kunnat, yrittäjät jne.) kanssa. Tällaisia palveluja ovat tiedotus-, huolto-, virkistys- ja matkailupalvelut.

Tällä hetkellä tiedotustoiminnan merkitys on tielaitoksen toiminnassa lisääntynyt. Tietyömaakartat, tienkäyttäjän palvelunumerot, radion liikennetilannetiedotteet, messuosastot jne. ovat hyviä esimerkkejä avoimesta tiedotus- ja palvelutoiminnasta.

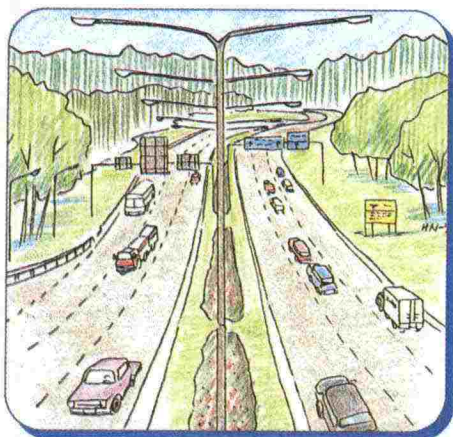
Alkukaudella 1996-1999 liikenteen ja palvelujen merkitys kasvaa. Infokeskuksen toimintaa kehitetään ja yhteistyötä muiden infokeskusten kanssa lisätään. Suunnittelusta ja rakentamisesta kertovaa tiedottamista jatketaan ja yhteistyötä eri tiedotusvälineiden kanssa lisätään.

Käynnistetään tienvarsipalvelujen kehittämistyö (alueiden määrää vähennetään ja tasoa nostetaan) ja alueiden merkintätapa piirin eri osissa yhtenäistetään. Palvelukohteiden viitoituksen yhdenmukaistaminen aloitetaan. Liikenneolosuhteiden mukaan vaihtuvia liikennemerkkejä kokeillaan ja käyttöä lisätään 10-vuotiskaudella.

Loppukaudella 2000-2005 otetaan käyttöön liikenteen ohjauslaitteita, joilla pystytään tiedottamaan ruuhkautuneista tiejaksoista ja ilmoittamaan vaihtoehtoinen reitti. Liikenteen ohjauksella parannetaan sujuvuutta ja tasoitetaan liikennevirtoja taajamissa ja pääteillä. Palvelukohteiden viitoituksen yhtenäistäminen ja tienvarsipalvelujen kehittämissuunnitelma saatetaan loppuun. Tielaitos edistää omalta osaltaan suurten kaupunkiseutujen matkakeskusten suunnittelua ja toteuttamista.

TIESTÖN KEHITTÄMINEN

- käynnissä olevat hankkeet saatetaan loppuun mahdollisimman nopeasti
- päätieverkon (TERN-verkon) kehittämisellä tuetaan yhteiskunnan kehitystä
- päätieverkon vilkkaimmat ja vaarallisimmat tasoliittymät rakennetaan eritasoliittymiksi



4.7 TIESTÖN KEHITTÄMINEN

Tiestön kehittämisellä turvataan ensisijaisesti pääteiden turvallisuus ja toimivuus. Kehittämishankkeet ovat valtakunnallisesti suuria rakentamis- ja parantamishankkeita: moottoriväyliä, nelikaistaistuksia, päätieverkon eritasoliittymiä, suuria siltoja, mittavia tiejärjestelyjä taajamissa, uusia yhteyksiä tai nykyisten teiden uudelleen rakentamisia.

Tällä hetkellä Hämeen tiepiirin alueella on käynnissä kolme (vt 3 Hämeenlinna - Tampere ja vt 3 Tampere - Hämeenkyrö) päätieverkon ja yksi (Helsinki - Tampere radan tiejärjestelyt) muun tieverkon kehittämishanketta.

Alkukaudella 1996-1999 päätieverkon ja ennen kaikkea TERN-verkon kehittämisellä tuetaan yhteiskunnan kehitystä. Suunnitelmakauden päällimmäisenä tavoitteena on saattaa vt 3 Hämeenlinna - Tampere kehittämishanke loppuun mahdollisimman nopeasti ja käynnistää vt 4 rakentaminen välillä Järvenpää - Lahti.

Pääteiden linjaosuuksien lisäksi tieverkon kehittämistoimenpiteitä kohdistetaan suurten kaupunkien pääväylille sekä päätieverkon vilkkaimpiin ja vaarallisimpiin liittymiin. Kehittämishankkeiden yhteydessä toteutetaan pohjavesi- ja melusuojaustoimenpiteet.

Loppukaudella 2000-2005 kehittämisen osuus Hämeen tienpidossa vähenee. Toisaalta tieliikenne kasvaa maltillisesti ja sitä voidaan sujuvoittaa pullonkauloja poistamalla. Päätieverkon vilkkaimmat ja vaarallisimmat tasoliittymät rakennetaan eritasoliittymiksi. Puutteelliset päätiejaksot parannetaan vastaamaan liikenteen vaatimuksia. Ympäristöhaittoja vähennetään kehittämishankkeiden yhteydessä.

Kehittämishankkeet 1996-2005**Käynnissä olevat kehittämishankkeet:**

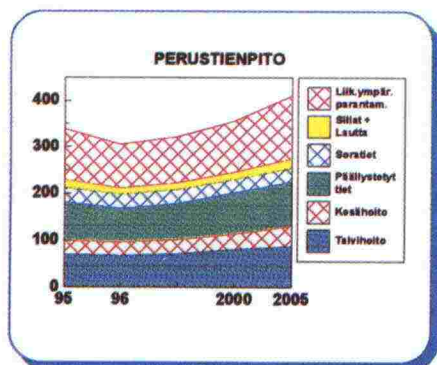
Vt 3 Hämeenlinna - Iittala
Vt 3 Iittala - Kulju
Tampere - Helsinki radan tiejärjestelyt
Vt 3 Tampere - Hämeenkyrö

Laitoksen tienpidon suunnitelma (1995-2004) kehittämishankkeet Hämeessä:

Vt 3 Lakalaiva - Kalkku
Vt 4 Järvenpää - Lahti
Vt 9 Orivesi - Jämsä
Pohjoisten eritasoliittymä, (vt 12 / vt 10)
Taulun eritasoliittymä, (vt 24 / kt 53)
Kt 65 Ylöjärvi - Kyrönlahti
Vt 24 Holma - Kalliola
Vt 3 Kalkku - Soppeenmäki
Mt 314 Käkisalmen silta
Virtain eritasoliittymä, (vt 23 / kt 66)
Mt 167 Lahden eteläinen sisääntulotie

Tiepiirin esittämät muut kehittämishankkeet:

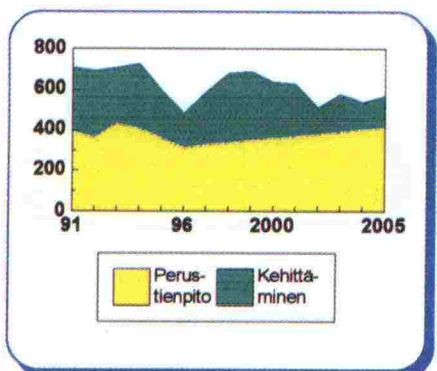
Häijään eritasoliittymä, (vt 11/mt 249/mt 262)
Vt 3 Hämeenkyrön ohikulkutie
Vt 2 koko Hämeen osuus
Vt 9 Alasjärvi - Suinula
Lehmussuon eritasoliittymä,
(vt 9 / mt 230 / mt 284)
Paavolan eritasoliittymä, (vt 2 / vt 10)
Vt 12 Lahden eteläinen ohikulkutie



4.8 RAHOITUS

Hämeen tiepiiriin perustienpidon rahoitus on vähentynyt kolmena vuonna peräkkäin. Rahoitus on vuonna 1996 yli neljänneksen pienempi kuin vuonna 1993. Tienpidon toimintalinjan 1996 - 2005 edellyttämä tienpidon rahoitus perustuu vuoden 1996 osalta Hämeen tiepiiriin ja tielaitoksen keskushallinnon välillä neuvoteltuun tuotantosopimukseen. Sopimuksen mukainen perustienpidon rahoitus vuonna 1996 on 309 Mmk. Koska Hämeen tiepiiriin perustienpidon rahoitustarve on noin 400 Mmk, tulee rahoituksen asteittain nousta tälle tarvetasolle suunnitelmakauden aikana. Päätieverkon vuotuinen kehittämistarve vaihtelee 157 ja 445 Mmk välillä.

4.8.1 Toimintalinjan muutosten vaikutukset rahoitukseen



Nykyisestä toimintalinjasta esitettyyn vuosien 1996 - 2005 toimintalinjaan siirryttäessä ovat linjamuutoksen vaikutukset tienpidon rahoitukseen seuraavat:

Kustannuksia lisäävät:

- liikenteenohjauksen (liikenteenhallinnan ja telematiikan) vaatimukset viimeistään suunnitelmakauden loppujaksolla
- panostus ympäristön hoitoon sekä pohjavesi- ja melusuojaukseen
- valaistuksen energiakustannusten nousu
- suolauksen vähentämisen ja taajamien erikoisratkaisujen vaikutukset talvihoitokustannuksiin
- uudet päätiet (mm. Hämeenlinna - Tampere moottoritien valmistuminen) sekä eräiden kaupunkien (Tampere, Lahti, Mänttä) merkittävien katujaksojen muuttuminen yleisiksi teiksi
- suunnitelmakauden alussa päällystämiseen tarvitaan lisärahoitusta, jolloin kalliita rakenteen parantamistoimia voidaan siirtää myöhemmäksi
- suunnitelmakauden loppuosalla päällystettyjen teiden rakenteen parantamistarpeen lisääntyminen
- suunnitelmakauden lopulla vanhojen siltojen kunnostustarve
- EU-standardien mukaisten moduliarekkojen käyttöönotto (mm. nykyisten liittymien väljennystarve)

Kustannuksia laskevat

- siltojen hallintajärjestelmän käyttöönotto
- liikenteenohjauksen kehittyminen

- Keli- ja infokeskukselta saatavan informaation vaikutus talvihoitoon
- pohjavesisuojausten hyödyt mahdollisessa onnettomuustilanteessa
- toiminnan tehostuminen hoidossa ja rakentamisessa.

4.8.2 Esitettyä pienempi rahoitus

Jos rahoitus vähenee niin tingitään:

- liikenneympäristön parannushankkeista
- päällysteiden kuntotasosta
- kesähoidon tasosta
- alemman verkon hoito- ja kunnossapitotasosta

Jos käytettävissä olevat määrärahat ovat tienpidon toimintalinjoissa esitettyä pienemmät, joudutaan vähentämään ennen kaikkea liikenneympäristön parantamishankkeiden määrää ja laajuutta, heikentämään päällysteiden kuntotasoja ja kesähoidon tasoa sekä laskemaan alemman verkon hoito- ja kunnossapitotasoa. Kaikessa toiminnassa liikenneturvallisuuden parantaminen säilyy keskeisenä tavoitteena.

Liikenneministeriön ja tielaitoksen keskushallinnon asettamien tavoitteiden toteuttaminen esitettyä pienemmällä rahoituksella on epävarmaa.

Laitostason kehittämismäärärahojen laskiessa joudutaan useita tärkeitä kehittämishankkeita toteuttamaan esitettyä myöhemmin.

4.8.3 Esitettyä suurempi rahoitus

Jos rahoitus lisääntyy niin se sijoitetaan:

- suurehkoihin tiestön parantamishankkeisiin
- liikenneympäristön parantamiseen
- päätieverkon hoitoon
- sorateihin
- talvihoitoon

Jos käytettävissä olevat piirikohtaiset määrärahat ovat tienpidon toimintalinjoissa esitettyä suuremmat, Hämeen tiepiiri kohdentaa lisäyksen liikenneympäristön parantamiseen, päätieverkon hoitoon sekä ongelmallisimpien sora-ten olosuhteiden parantamiseen. Turvallisuus- ja ympäristösyistä osa lisärahoituksesta kohdennetaan talvihoito tason nostamiseen, työmenetelmien kehittämiseen ja toimenpideaikojen lyhentämiseen. Piirin tieverkolla on useita suurehkoja parantamishankkeita, joita ei voida toteuttaa perustienpidon rahoituksella, eivätkä ne mahdu kehittämishankelistalle lähivuosien aikana.

Laitostason kehittämismäärärahojen kasvaessa Hämeen tiepiiri pystyy osoittamaan useita tärkeitä kehittämishankkeita. Näiden hankkeiden mahdollisimman nopea toteuttaminen on perusteltua liikennetalouden, liikenneturvallisuuden parantumisen ja liikenteen sujuvuuden kannalta. Tällaisia hankkeita ovat mm. valtatie 3 Lakalaiva - Kalkku rakentaminen moottoritieksi, valtatie 9 parantaminen väliillä Orivesi - Jämsä, valtatie 3 Hämeenkyrön ohikulkutien rakentaminen ja valtatie 2 Hämeen tiepiiriin osuuden parantaminen sekä päätieverkon ongelmallisten tasoliittymien rakentaminen eritasoliittymiksi.

5. TOIMINTALINJAN VAIKUTUKSET

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjojen lähtökohtana on resurssien oikea kohdentaminen valtioneuvoston, liikenneministeriön ja tielaitoksen keskushallinnon asettamien vaatimusten mukaisesti. Tienpidon painopistealueita ovat päätieverkon ja taajamien olosuhteiden turvaaminen sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristön tilan parantaminen. Alemman tieverkon kunnosta joudutaan tinkimään.

Liikennöitävyys

LIKENNÖITÄVYYS

- päätieverkon liikennöitävyys säilyy tyydyttävänä
- alemman verkon liikennöitävyys laskee
- kevytliikenteen olosuhteet paranevat

Päätieverkolla säilyy liikennöitävyys tyydyttävänä sekä kesä- että talviaikoina. Alemmalla verkolla liikennöitävyys hieman huononee talvi- ja kesähoidon tason laskiessa. Kevytliikenteen olosuhteet paranevat taajamahankkeiden ja erillisten pyörätiehankkeiden ansiosta. Päälystettyjen teiden pintakunto säilytetään nykytasolla ja vuosituhannen vaihteen jälkeen ongelmajaksojen rakenteellista kuntoa parannetaan. Kehittämishankkeiden toteuttaminen parantaa pääteiden, ennen kaikkea 3-, ja 4-teiden liikennöitävyyttä.

Liikenneturvallisuus

LIKENNETURVALLISUUS

- liikenneturvallisuus paranee päätieverkolla ja taajamissa
- perustienpidon liikenneturvallisuushankkeilla vähennetään 6-7 vuotuisia henkilövahinko-onnettomuutta

Liikenneturvallisuus paranee päätieverkolla ja taajamissa. Alemmalla verkolla on vaarana liikenneturvallisuuden lievä huononeminen. Perustienpidon liikenneturvallisuushankkeiden avulla vähennetään 6-7 vuosittaista henkilövahinko-onnettomuutta.

Valtatie 3 Hämeenlinna - Tampere toteuttaminen vähentää 10 - 13 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Päätieverkon eritasoliittymien 4 liittymää (Pohjoinen, Taulu, Häijää ja Urjala) rakentamisella pystytään vähentämään 2 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.

*Ympäristö***YMPÄRISTÖ**

- pohjavesi- ja melualueita suojataan
- suolan määriä vähennetään

Kestävän kehityksen mukaiset tienpidon toimenpiteet parantavat ympäristöolosuhteita mm.

- ✓ suolan määriä vähennetään
- ✓ lisätään materiaalien uusiokäyttöä
- ✓ pohjavesi- ja melualueita suojataan
- ✓ kulttuuri-, maisema- ja luonnonsuojeluasiat huomioidaan kaikessa tienpidossa

*Yhteiskunnalliset vaikutukset***YHTEISKUNNALLISET
VAIKUTUKSET**

- tienpito tukee yhteiskunnan ja elinkeinoelämän kehitystä

Tienpidon toimintalinjat tukevat yhteiskunnan alueellista kehittämistä sekä kansainvälisen talouden ja tuotannon rakennemuutosten heijastumia Hämeessä. Tiepiirin sekä kuntien ja maakuntien välisen yhteistyön syventäminen luo pohjan onnistuneille maankäyttö- ja liikennetarkaisuille. Yhteistyö maankäyttöasioissa vähentää kokonaisliikennetarvetta ja parantaa liikenneturvallisuutta.

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no handwriting or other markings on the paper.